

**BISS:** Wird die leise Bremse bei Güterzügen ausgebremst?

## „Kniefall vor Lobby“

In Sachen Bahnlärm tut sich etwas in Berlin. Allerdings geht der Schuss aus Sicht der Bahnlärmgeplagten wohl eher nach hinten los, meint die Bürgerinitiative Stille Schiene Hockenheim (BISS). Zur Lärminderung soll auch der Einbau leiserer Bremsen in Güterzügen beitragen. Bis 2020 sollen die meisten der derzeit 180 000 Waggons in Deutschland umgerüstet sein.

Das staatliche Förderprogramm hat laut BISS einen Umfang von 152 Millionen Euro, erstattet wird die Hälfte der Umrüstkosten. Die Branche veranschlagt die Gesamtkosten allerdings auf bis zu 800 Millionen Euro und zögert bisher. Die Deutsche Bahn hat bis dato etwa 13000 ihrer 60000 Waggons mit "Flüsterbremsen" versehen und will jedes Jahr weitere 5000 Waggons umrüsten. Die Kosten werden auf 230 Millionen Euro veranschlagt.

### Anreiz zur Umrüstung

Einen Anreiz zur raschen Umrüstung soll auch das Ende 2012 eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem geben. Seither ist die Benutzung der Schieneninfrastruktur für laute Züge etwas teurer. Der Aufpreis ist nach Ansicht von Kritikern allerdings zu gering, um die Umrüstung zu beschleunigen. Erst Ende 2020 will die Bundesregierung laute Güterzüge ganz verbieten.

Bereits seit Monaten scharren die Bahnlobbyisten lautstark in Brüssel und Berlin mit den Hufen, geht aus der BISS-Pressemitteilung hervor. Angeblich seien gar nicht genügend Umrüstkits für die leisen Bremsen, die immerhin ein Lärmsenkungspotenzial von fünf bis zehn Dezibel und somit gute Chancen auf eine Halbierung des Bahnlärms beinhalten, verfügbar. Dieses Argument wird umso häufiger wiederholt, je beständiger die Hersteller versichern, dass sie bei entsprechender Nachfrage jederzeit beliebige Mengen dieser Kits liefern könnten.

Als Nächstes wird von der Lobby-Seite das angeblich die Existenz der Waggonbetreiber bedrohende Kostenargument herangezogen. Zwar sei es ganz nett, dass die eigentliche Umrüstung fast vollständig durch Steuergelder und Preissubventionen bei der Schienennutzung finanziert werde. Jedoch befürchte man schwer vorhersehbare Folgekosten durch einen erhöhten Wartungsaufwand. Bei einer Tagung der Bahninteressenorganisation "Allianz pro Schiene" sagte Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Bahn brauche keine Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverbote zu befürchten.

Wird der Staatssekretär von seinen Regierungskollegen nicht noch rechtzeitig zurückgepfiffen, dann kann die Bundesregierung auf die im Koalitionsvertrag vereinbarte Überprüfung per 2016 bequem verzichten. Ob daraus überhaupt im kommenden Jahrzehnt etwas wird, darf nach diesem Kniefall der Regierung vor der Bahnlobby ebenfalls bezweifelt werden. Entsprechend heftig fiel die Reaktion der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm aus. Hier werde erneut mit der Gesundheit der betroffenen Bahnanwohner Schindluder getrieben, meint die Bürgerinitiative. kso

© Hockenheimer Tageszeitung, Mittwoch, 19.11.2014

